

Roll over protection device for vehicles

Patent number: DE10044930
Publication date: 2002-03-28
Inventor: BEKI GUERKAN (DE)
Applicant: ISE GMBH (DE)
Classification:
- International: B60R21/13
- european: B60R21/13
Application number: DE20001044930 20000912
Priority number(s): DE20001044930 20000912

Also published as:

1

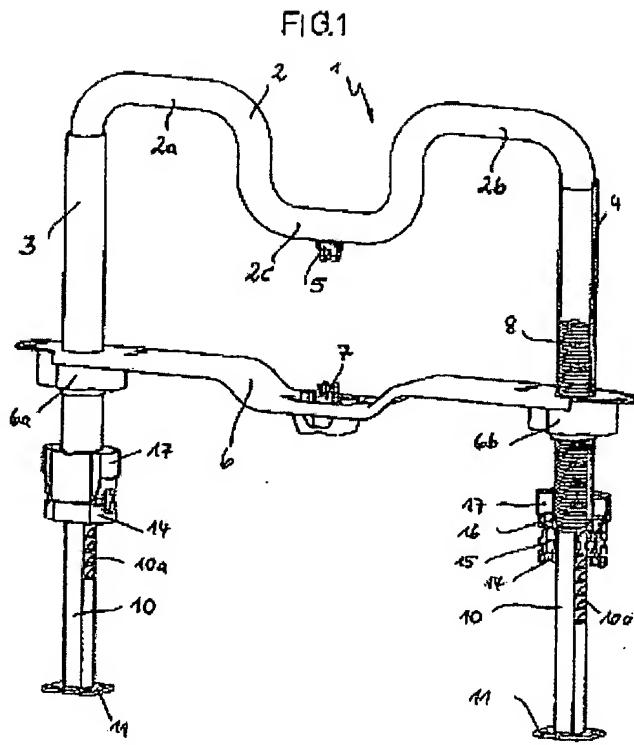
EP1186481 (A2)

Report a data error here

Abstract not available for DE10044930

Abstract of corresponding document: EP1186481

The roll bar system for a car comprises an M-shaped bar (2) which can be lowered against the effect of biasing springs (8) and locked against a similarly-shaped retaining strip (6) or raised. When raised it can be locked in different positions by spring-loaded blocks (15) in the legs (3, 4) which cooperate with locking strips (10a) in the supports (10).



BEST AVAILABLE COPY

Data supplied from the ***esp@cenet*** database - Worldwide



⑩ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

Patentschrift

⑩ DE 100 44 930 C 1

⑥ Int. Cl.⁷:
B 60 R 21/13

DE 100 44 930 C 1

- ⑪ Aktenzeichen: 100 44 930.1-22
- ⑫ Anmeldetag: 12. 9. 2000
- ⑬ Offenlegungstag: -
- ⑭ Veröffentlichungstag der Patenterteilung: 28. 3. 2002

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

⑮ Patentinhaber:

ISE Innomotive Systems Europe GmbH, 61702
Bergneustadt, DE

⑯ Vertreter:

Fuchs, Mehler, Weiß, 65189 Wiesbaden

⑰ Erfinder:

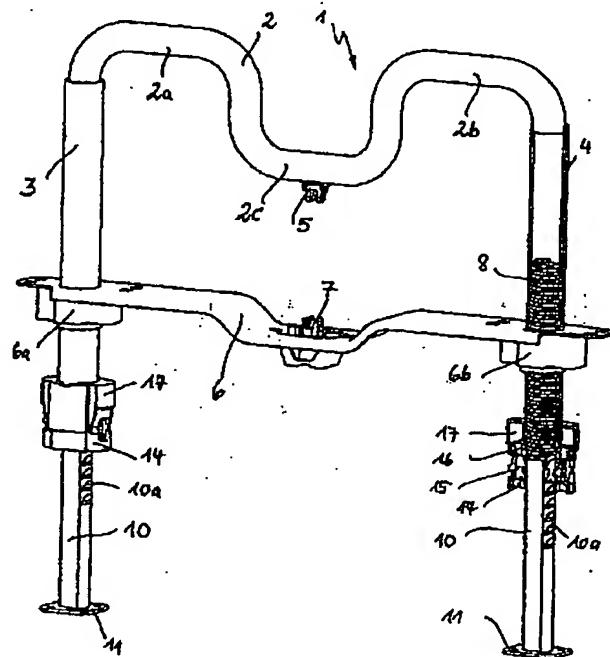
Beki, Gürkan, 61702 Bergneustadt, DE

⑱ Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht gezogene Druckschriften:

DE 41 00 506 C1
DE 197 12 955 A1
DE 43 42 400 A1
DE 197 81 833 T1

⑲ Überrollschutzsystem für Kraftfahrzeuge

⑳ Derartige Systeme besitzen typischerweise einen geführten Überrollkörper (1), der im Normalzustand gegen die Kraft von mindestens einer vorgespannten Antriebsdruckfeder (8) durch eine Haltevorrichtung (5, 7) in einer unteren eingefahrenen Ruhelage haltbar ist, und unter Lösen der Haltevorrichtung durch die Federkraft der Antriebs-Druckfeder (8) in eine obere, schützende Stellung bringbar ist, sowie eine Verriegelungseinrichtung für das Verriegeln des Überrollkörpers (1) in der oberen Stellung, bestehend aus zwei Verriegelungskomponenten, von denen eine fahrzeugfest angebracht und die andere mit dem Überrollkörper (1) verbunden ist, und die Rastelemente besitzen, die in der ausgefahrenen Stellung des Überrollkörpers (1) im verriegelnden Wirkengriff stehen. Um insbesondere einen ungestörten Kraftfluß zu gewährleisten, sind an zwei beabstandeten Stellen im Führungsbereich des Überrollkörpers (1) die Verriegelungskomponenten angeordnet, von denen jeweils eine aus einer den Überrollkörper (1) führenden, mit Rastnasen (10a) versehenen Raststange (10), und die andere aus einem Paar von in einem Gehäuse (14) radial verschleißbar aufgenommenen, federvorgespannten Sperrsteinen (15), besteht.



Beschreibung

[0001] Die Erfindung bezieht sich auf ein Überrollschutzsystem, mit

- einem geführten Überrollkörper, der im Normalzustand gegen die Kraft von mindestens einer vorgespannten Antriebs-Druckfeder durch eine Haltevorrichtung in einer unteren, eingefahrenen Ruhelage haltbar ist, und unter Lösen der Haltevorrichtung durch die Federkraft der Antriebs-Druckfeder in eine obere, schützende Stellung bringbar ist, und
- einer Verriegelungseinrichtung für das Verriegeln des Überrollkörpers in der oberen Stellung, bestehend aus zwei Verriegelungskomponenten, von denen eine fahrzeugfest angebracht und die andere mit dem Überrollkörper verbunden ist, und die Rastelemente besitzen, die in der ausgefahrenen Stellung des Überrollkörpers im verriegelnden Wirkengriff stehen, wobei an zwei, quer zur Verfahrrichtung des Überrollkörpers abstandeten, Stellen des Überrollkörpers leistenartige Rastelemente vorgesehen sind, die sich in Verfahrrichtung des Überrollkörpers erstrecken, und eine Komponente der Verriegelungseinrichtung bilden.

[0002] Derartige Überrollschutzsysteme dienen zum Schutz der Insassen in Kraftfahrzeugen ohne schützendes Dach, typischerweise in Cabriolets oder Sportwagen.

[0003] Es ist dabei bekannt, einen die gesamte Fahrzeubreite überspannenden, fest installierten Überrollbügel vorzuschen oder jedem Fahrzeugsitz einen höhenunveränderlich fest installierten Überrollbügel zuzuordnen.

[0004] Bei beiden Lösungen wird der erhöhte Luftwiderstand und das Auftreten von Fahrgeräuschen als nachteilig empfunden, abgesehen von der Beeinträchtigung des Fahrzeugaussehens.

[0005] Am Markt setzen sich daher immer mehr konstruktive Lösungen durch, bei denen der Überrollbügel im Normalzustand eingefahren ist, und im Gefahrenfall, also bei einem drohenden Überschlag, schnell in eine schützende Position ausgefahren wird, um zu verhindern, daß die Fahrzeuginsassen durch das sich überschlagende Fahrzeug erdrückt werden.

[0006] Diese Lösungen weisen typischerweise einen in einem Kassetten-Gehäuse geführten U-förmigen oder aus einem Profilkörper gebildeten Überrollbügel, auf, der im Normalzustand gegen die Vorspannkraft einer Antriebs-Druckfeder durch eine Haltevorrichtung in einer unteren Ruhelage gehalten wird, und im Überschlagfall sensorgesteuert unter Lösen der Haltevorrichtung, durch die Federkraft in eine obere, schützende Stellung bringbar ist, wobei eine dann in Wirkengriff tretende Verriegelungseinrichtung ein Eindrücken in die Kassette verhindert.

[0007] Die Haltevorrichtung besitzt dabei typischerweise ein am Überrollkörper befestigtes Halteglied, das in lösbarer mechanischer Wirkverbindung mit einem Auslöseglied an einem sensorgesteuerten Auslösесystem steht, das typischerweise durch einen Auslösemagneten, den sogenannten Crashmagneten, oder durch ein pyrotechnisches Auslöseglied gebildet ist.

[0008] Die Verriegelungseinrichtung besteht typischerweise aus einer schwenkbar angelenkten, federvorgespannten Rastklappe mit Zahnsegmenten und einer feststebenden Zahnleiste oder dergleichen, wobei ein Element mit dem Überrollbügel und das andere fahrzeugfest verbunden ist.

[0009] Eine derartige Kassetten-Konstruktion eines Überrollbügelschutzsystems zeigt beispielsweise die DE 43 42 400 A1. Auch die DE 197 81 833 T1 zeigt diese

Kassetten-Konstruktion.

[0010] Dieses bekannte Überrollschutzsystem weist ein Gehäuse in Form einer einseitig offenen, U-förmigen Kassette auf, mit zwei Seitenwänden, die auf der offenen Seite 5 der Kassette jeweils einen nach außen abgekanteten Winkelbabschnitt zur fahrzeugfesten Befestigung der Kassette besitzen, an denen weiterhin ein Bodenblech befestigt ist, und die schließlich frontseitig über eine Deckwand miteinander verbunden sind. Dabei ist jedem Fahrzeugsitz eine derartige Kassette zugeordnet. Das Überrollschutzsystem besitzt weiterhin einen U-förmigen Überrollbügel bestehend aus einem gekrümmten Abschnitt und zwei parallelen Schenkelrohren, die jeweils eine geschlossene Mantelfläche besitzen, und deren offene Enden über ein traversenartiges, 15 versteifendes Verbindungslement miteinander verbunden sind.

[0011] Das System weist ferner zwei mit einem Ende am Gehäuseboden angebrachte, in Innern jeweils eine Druckfeder für den alleinigen Antrieb des Überrollbügels aufnehmende, Standrohre, die jeweils von einem Schenkelrohr ko- 20 axial umgriffen sind und ebenfalls eine geschlossene Mantelfläche aufweisen sowie einen am oberen Ende des Gehäuses flächig an den Seitenwänden der Kassette angebrachten Führungsblock auf, der Führungsoffnungen zur zusätzlichen 25 äußeren Führung der Schenkelrohre besitzt.

[0012] Neben einer guten Führung des Überrollkörpers, die die bei einem Überschlag auftretenden Kräfte aufzunehmen in der Lage ist, kommt es in Bezug auf die Sicherheit des Überrollbügelsystems auch auf die konstruktive Gestaltung der Verriegelungseinrichtung an. Da beim Stand der Technik betreffend die Kassettenysteme die Verriegelungseinrichtung kräftemäßig von der Führung getrennt ist, ist einmal der Kraftfluß bei der Aufnahme der Überschlagskräfte nicht optimal, was noch dadurch verschärft wird, weil 30 eine Komponente der Verriegelungseinrichtung, die federvorgespannte Rastklappe mit Zahnsegmenten, schwenkbar angelenkt ist, was einen ungleichmäßigen Eingriff mit der anderen Komponente der Zahnliese bewirkt. Zum anderen sind durch die getrennte Anbringung der Verriegelungseinrichtung entsprechend große Baumaße notwendig.

[0013] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, das ein- 35 gang bezeichnete Überrollschutzsystem hinsichtlich der Verriegelungseinrichtung so auszubilden, daß die bei einem Überschlag auf den Überrollkörper auftretenden Kräfte ohne Störung des Kraftflusses in die Befestigung des Systems im Fahrzeug abgeleitet werden und dabei gleichmäßig die Verriegelungseinrichtung belasten, bei geringen Baumaßen dieser Einrichtung.

[0014] Die Lösung dieser Aufgabe gelingt ausgehend von

50 - einem geführten Überrollkörper, der im Normalzustand gegen die Kraft von mindestens einer vorgespannten Antriebs-Druckfeder durch eine Haltevorrichtung in einer unteren, eingefahrenen Ruhelage haltbar ist, und unter Lösen der Haltevorrichtung durch die Federkraft der Antriebs-Druckfeder in eine obere, schützende Stellung bringbar ist, und

55 - einer Verriegelungseinrichtung für das Verriegeln des Überrollkörpers in der oberen Stellung, bestehend aus zwei Verriegelungskomponenten, von denen eine fahrzeugfest angebracht und die andere mit dem Überrollkörper verbunden ist, und die Rastelemente besitzen, die in der ausgefahrenen Stellung des Überrollkörpers im verriegelnden Wirkengriff stehen, wobei an zwei, quer zur Verfahrrichtung des Überrollkörpers abstandeten, Stellen des Überrollkörpers leistenartige Rastelemente vorgesehen sind, die sich in Verfahrrichtung des Überrollkörpers erstrecken, und eine Kompo- 60 65

nente der Verriegelungseinrichtung bilden, gemäß der Erfindung dadurch, daß an jeder beabstandeten Stelle des Überrollkörpers jeweils mindestens ein Paar gegenüberliegender, leistenartiger Rastelemente vorgesehen ist, und daß die zweite Komponente der Verriegelungseinrichtung an jeder besagten Stelle des Überrollbügels durch mindestens ein Paar von Sperrsteinen gebildet ist, die gegenüberliegend in einem Gehäuse in Front zu den zugeordneten leistenartigen Rastelementen gegen die Kraft einer Feder radial verschiebbar gehalten sind und mindestens eine Rastnase für den verriegelnden Wirkungstritt mit dem zugeordneten leistenartigen Rastelement besitzen.

[0015] Dadurch, daß die beiden Verriegelungseinrichtungen unmittelbar in den Führungsbereichen vorgesehen sind, erfolgt die Kraftübertragung ohne Störung des Kraftflusses vom Überrollkörper über die Verriegelung direkt in die fahrzeugsfestsen Führungskomponenten.

[0016] Durch die jedem Paar der leistenartigen Rastelementen zugeordneten Sperrsteine ist ein gleichzeitiger, symmetrischer, weil beiderseitiger Eingriff der Sperrsteine in die Rastelemente gewährleistet, wogegen bei der herkömmlichen Klinkenverriegelung ein ungleichmäßiger Eingriff durch die Drehbewegung der Rastlinke gegeben ist.

[0017] Außerdem sind durch die Integration der Verriegelung in die Führung geringere Baumaße für das Überrollsitzsystem erzielbar.

[0018] Durch die DE 41 00 506 C1 ist ferner eine Überrollanordnung mit einem U-förmigen Überrollbügel mit Seitenschenkeln, die in fahrzeugsfestsen Aufnahmerohren geführt sind, bekannt geworden. An jedem Seitenschenkel ist eine Rasterstange angebracht, die zwecks Verriegelung einer ausgefahrenen Stellung des Überrollbügels jeweils mit einer Klinke in Wirkungstritt bringbar ist.

[0019] Im bekannten Fall ist daher jedem Seitenschenkel jeweils nur eine Rasterstange zugeordnet, wogegen im Fall der Erfindung an jedem Seitenschenkel ein Paar gegenüberliegender Rastelemente vorgesehen ist, denen jeweils entsprechend ein Paar von linear (radial) verschiebbaren "Sperrsteinen" zugeordnet ist.

[0020] Diese "Sperrsteine" sind keine "Klinken" wie im bekannten Fall, die durch drehbeweglich angelenkte Verriegelungshebel gebildet werden. Außerdem befindet sich die Verriegelung nicht unmittelbar im Führungsbereich, sondern etwas seitlich versetzt dazu, d. h. die Verriegelung ist kräftemäßig von der Führung getrennt.

[0021] Es treten dadurch die bereits eingangs genannten Nachteile auf:

- Störung des Kraftflusses, bei der Ableitung der Kräfte in das Fahrzeug durch die Verriegelung
- kein symmetrischer, gleichmäßiger Wirkungstritt der Verriegelungskomponenten, sondern, bedingt durch die Drehbewegung der Klinke, ein ungleichmäßiger, und auch einseitiger Wirkungstritt.

[0022] Gemäß einer Ausgestaltung der Erfindung hat jeder Sperrstein zwei Rastnasen. Dadurch ist unter Abwägung des Bauraumes eine günstige Kräfteverteilung beim Auftreten einer Last gegeben.

[0023] Grundsätzlich kann auch nur eine Rastnase bzw. können auch mehr als zwei Rastnasen ausgebildet sein.

[0024] Um eine wirksame Verriegelung unter Last zu gewährleisten, sind die Sperrsteine zweckmäßig so ausgebildet, daß die Rastnasen an der unteren Kontaktfläche eine Schräge, vorzugsweise im Bereich von 3°–5°, aufweisen.

[0025] Dadurch werden die Rastnasen der Sperrsteine un-

ter Last in die leistenartigen Rastelemente der anderen Verriegelungskomponente hineingedrückt.

[0026] Eine konstruktiv einfache und dennoch wirksame Vorspannung der Sperrsteine im umgebenden Gehäuse läßt sich erzielen, wenn die die Sperrsteine radial vorspannenden Federn durch Blattfedern gebildet sind.

[0027] Eine vom Aufwand und der Kräfteaufnahme her günstige konstruktive Gestaltung läßt sich prinzipiell gemäß einer Weiterbildung der Erfindung erzielen, wenn die leistenartigen Rastelemente an einem fahrzeugsfesten Führungsteil des Überrollkörpers vorgesehen sind und die Gehäuse mit den Sperrsteinen am Überrollkörper angebracht sind.

[0028] Grundsätzlich kann die Anordnung allerdings auch 15 kinematisch umgekehrt werden, d. h. daß die leistenartigen Rastelemente auf dem bewegten Überrollbügel verbunden und die Gehäuse mit den Sperrsteinen fahrzeugsfest angebracht sind.

[0029] Ausgehend von der vorgenannten prinzipiellen 20 Weiterbildung und einem Überrollsitzsystem mit einem rohrförmigen Überrollbügel, bestehend aus zwei Schenkelrohren und einem diesen verbindenden Basisschenkel, ergibt sich konkret eine günstige Konstruktion, wenn das Führungsteil für jedes Schenkelrohr eine Rastsäule ist, die am Fahrzeugsoden befestigt ist, im oberen Bereich an zwei gegenüberliegenden Stellen jeweils leistenartige Rastelemente 25 aufweist und kopfseitig einen Führungskörper für das zugehörige, die Rastsäule umfassende Schenkelrohr besitzt, der zugleich die Abstützung für das untere Ende der Antriebsdruckfeder bildet, deren oberes Ende sich an einem Gegenlager im Schenkelrohr abstützt, und daß das Gehäuse mit den Sperrsteinen jeweils am offenen Ende des zugehörigen Schenkelrohrs angebracht ist.

[0030] Eine konstruktiv günstige Gestaltung der Funktion 30 der Begrenzung der Ausfahrbewegung des Überrollkörpers läßt sich erzielen, wenn in dem Gehäuse ein Anschlag ausgebildet ist, der einen Gegenanschlag für den Führungskörper bildet. Auch hierbei sind andere Konstruktionen denkbar.

[0031] Um eine Reversierung des ausgefahrenen und verriegelten Überrollkörpers zu ermöglichen, ist das Überrollsitzsystem vorteilhaft so ausgebildet, daß die Sperrsteine aus dem Gehäuse herausragende Nasen besitzen, über die die Sperrsteine manuell außer Wirkungstritt mit den zahnleistenartigen Rastelementen bringbar sind.

[0032] Das Überrollsitzsystem, bei dem die erfundsgemäße Verriegelungseinrichtung Anwendung findet, kann grundsätzlich eine Kassettenkonstruktion sein, die jeweils einem Fahrzeugsitz zugeordnet ist, d. h. jeder Fahrzeugsitz 45 seinen eigenen Überrollbügel hat.

[0033] Die erfundsgemäße Konstruktion wirkt sich jedoch im besonderen Maße vorteilhaft aus, wenn der rohrförmige Überrollbügel so ausgebildet ist, daß er zwei nebeneinander liegende Fahrzeugsitze überspannt und die Rastsäulen 50 entsprechend beabstandet am Fahrzeugsoden angebracht sind.

[0034] Dabei ist es vorteilhaft, wenn eine die Bügelbreite überspannende, fahrzeugsfest angebrachte, Traverse vorgesehen ist, die jeweils einen Führungsblock für die geführte 60 Aufnahme des zugehörigen Schenkelrohrs aufweist, und wenn an der Traverse ein sensorgesteuertes Auslösesystem und an einem mittig abgesenkten Abschnitt des Überrollbügels ein Halteglied angebracht ist, das in lösbarer Wirkungstritt mit dem Auslösesystem bringbar ist.

[0035] Dadurch ist eine günstige Führung des Überrollbügels und eine günstige Anbringung der Haltevorrichtung möglich.

[0036] Anhand eines in den Zeichnungen dargestellten

Ausführungsbeispiele wird die Erfindung näher beschrieben.

[0037] Es zeigen:

[0038] Fig. 1 in einer zum Teil geschnittenen Frontansicht ein Überrollschatzsystem mit einem rohrförmigen Überrollkörper, der zwei nebeneinander liegende Fahrzeugsitze überspannt, bei dem die erfundungsgemäße Verriegelungseinrichtung, hier bestehend aus fahrzeugfesten Rastsäulen und mit dem Überrollkörper bewegten, in einem Gehäuse radial beweglich aufgenommenen Sperrsteinen, bevorzugt Anwendung findet,

[0039] Fig. 2 einem Ausschnitt aus Fig. 1 in Form eines schematischen Längsschnittes eine nähere Darstellung der Rastsäulen und der Sperrsteine sowie deren Zusammenwirken,

[0040] Fig. 3 einen Ausschnitt entsprechend Fig. 2, jedoch in einer z. T. weggebrochenen isometrischen Darstellung,

[0041] Fig. 4 einen vergrößerten Ausschnitt aus Fig. 4 unter näherer Darstellung des Wirkeingriffes der Sperrsteine mit den Rastnasen der Rastsäulen,

[0042] Fig. 5 eine isometrische Darstellung des die Sperrsteine aufnehmenden Gehäuses, und

[0043] Fig. 6 in einer schematischen Darstellung einen Schieber zur manuellen Entriegelung der Sperrsteine.

[0044] Die Fig. 1 zeigt in einer z. T. geschnittenen Frontansicht ein Überrollschatzsystem mit einem rohrförmigen Überrollkörper 1, der zwei nebeneinander liegende Fahrzeugsitze überspannt, d. h. ein Überrollschatzsystem, das einem Paar von Fahrzeugsitzen zugeordnet ist, bei dem die Erfindung bevorzugt angewendet wird. Die Erfindung kann jedoch auch bei den eingangs beschriebenen Kassettenystemen Anwendung finden, die jeweils einem Fahrzeugsitz einzeln zugeordnet sind.

[0045] Der rohrförmige Überrollkörper besteht aus einem mäanderförmig gebogenem Basisrohr 2, das an beiden Enden jeweils mit einem Schenkelrohr 3, 4 verbunden ist, insbesondere durch Verschweißen. Das Basisrohr 2 besitzt zwei hochstehende Abschnitte 2a, 2b, über die das Fahrzeug im Falle eines Überschlages abrollen würde, und die jeweils auf Höhe des Fahrzeugsitzes angebracht sind, sowie einen mittleren, abgesenkten Abschnitt 2c, an dem ein Halteglied 5 angebracht ist, das später noch erläutert werden wird.

[0046] Das Überrollschatzsystem besitzt ferner eine Traverse 6, die über Führungsböcke 6a, 6b, in denen die Schenkelrohre 3, 4 geführt sind, fahrzeugfest verbunden ist. An der Traverse 6 ist ferner ein übliches sensorgesteuertes Auslösesystem 7 fest angebracht, insbesondere ein Auslösemaagnet mit einer Doppelhebel-Sperrklinke für den lösabaren Wirkeingriff mit dem Halteglied 5 am Überrollkörper 1, wie es in der DE 197 50 693 A1 beschrieben wird. Das Auslösesystem 7 in Verbindung mit dem Halteglied 5 bilden die eingangs erläuterte Haltevorrichtung für das Halten des Überrollkörpers 1 im eingefahrenen Zustand, wobei in Fig. 1 der ausgelöste Zustand dargestellt ist, bei dem sich der Überrollkörper 1 in der oberen, schützenden Stellung befindet.

[0047] Im Innern jedes der beiden Schenkelrohre 3, 4 ist eine Antriebs-Druckfeder 8 aufgenommen, die sich jeweils unten an einem Anschlag 9 einer Rastsäule 10, absetzt, die ihrerseits über ein Fußteil 11 mit dem Fahrzeugboden 12 (Fig. 2) fest verbunden ist, z. B., wie dargestellt, über Schraubverbindungen 13. Das obere Ende der Antriebs-Druckfeder 8 stützt sich in bekannter Weise an der Verbindungsstelle des Basisrohrs 2 mit den Schenkelrohren 3, 4 ab. Der Anschlag 9 dient zugleich der unteren Führung der Bügel-Schenkelrohre 3, 4 und ist entsprechend dieser Funktion ausgestaltet, d. h. besitzt eine Dicke, die eine ausreichende Führungsfäche gewährleistet, in Verbindung mit der

Gleitlagerbuchse 14a in Fig. 4.

[0048] Die Rastsäulen 10 dienen einmal als untere Führung der Schenkelrohre 3, 4 zusätzlich zu der oberen Führung durch die Führungsböcke 6a, 6b und bilden zum anderen durch an ihnen gegenüberliegend angeformte, zahnleistenartige Rastnasen 10a das fahrzeugfeste Verriegelungselement der eingangs beschriebenen Verriegelungseinrichtung, d. h. der Wiedereinfahrsperre für den ausgefahrenen Überrollkörper 1. Die Rastnasen 10a können einstöckig an der Rastsäule 10 angeformt sein. Sie können aber auch durch separate, an dem Basiskörper der Rastsäule angebrachte Leisten realisiert werden.

[0049] Das zusammen mit dem Überrollbügel 1 bewegliche Verriegelungselement der Wiedereinfahrsperre, das beim Stand der Technik typischerweise durch eine Sperrklinke gebildet ist, besteht im Fall der Erfindung im wesentlichen aus einem Gehäuse 14 mit zwei gegenüberliegenden Sperrsteinen 15 und zwei Federn, vorzugsweise Blattfedern 16.

[0050] Das Gehäuse 14, dessen näherer Aufbau die Fig. 5 zeigt, ist, wie insbesondere aus der Fig. 4 zu erkennen ist, fest am Ende des zugehörigen Schenkelrohres 3, 4 angebracht.

[0051] Die Sperrsteine 15 sind im Gehäuse 14 horizontal gleitend gelagert und werden durch die Blattfedern 16 gegen die Gehäusemitte gedrückt. Die Sperrsteine 15 weisen an der unteren Kontaktfläche eine Schrägen von 3°–5° auf. Diese bewirkt im Lastfall, d. h. wenn eine Kraft auf den Überrollbügel wirkt, daß die Sperrsteine 15 nicht aus dem Gehäuse 14 gleiten, sondern sich in die Rastnasen 10a der Rastsäule 10 eindrücken, und so in gewünschter Weise die Wiedereinfahrsperre bilden.

[0052] Die Sperrsteine 15 sind nämlich im ausgefahrenen Zustand des Überrollkörpers, der in Fig. 2 dargestellt ist, immer im Eingriff mit den Rastnasen 10, außer bei der gewollten Reversierung des Überrollbügels 1 in den Ruhezustand, wobei in der Fig. 2 die Lage des Gehäuses 14 mit den Sperrsteinen 15 im Ruhezustand zusätzlich gezeigt ist. Beim Ausfahren des Überrollbügels "ratschen" sie über die Rastnasen 10a der Rastsäule 10 hinweg, eine Wiedereinfahrbewegung ist jedoch durch den Eingriff der Sperrsteine 15 in die Rastnasen 10a der Rastsäule 10 gesperrt.

[0053] Damit die bei einem Überschlag auftretenden Kräfte sicher von der Verriegelungseinrichtung aufgenommen werden, sind sowohl die Rastsäule 10 und die Rastnasen 10a als auch das Gehäuse 14 mit den Sperrsteinen 15 als Metallteile ausgebildet und bestehen vorzugsweise aus Stahl.

[0054] Da bei der Herstellung der Überrollschatzsysteme und später bei betrieblichen Inspektionen der Überrollbügel 2 gewollt ausgefahren wird, muß die Möglichkeit bestehen, die Verriegelung manuell aufzuheben, d. h. die Sperrsteine 15 außer Wirkeingriff mit den Rastnasen 10a zu bringen, damit der Überrollbügel 2 manuell in die Ausgangslage eingedrückt, d. h. reversiert, werden kann.

[0055] Die Sperrsteine 15 haben zu diesem Zweck seitliche Arme oder Nasen 18, die aus dem Gehäuse 14 herausragen. Es ist ferner ein Entriegelungselement 17 in Form eines Kunststoff-Schiebers vorgesehen, das in Fig. 6 näher dargestellt ist. Es besitzt seitlich angebrachte, sich nach unten verjüngende Schrägen 17a, die an ihrer oberen, breiten Basis jeweils einen kleinen Hinterschnitt 17b besitzen, die verhindern, daß die Sperrsteine 15 ungewollt verriegeln. Der Kunststoffschieber 17 wird dabei, wie in Fig. 5 dargestellt, in Führungen 19, 20 verschiebbar gehalten.

[0056] Zur Entriegelung der Sperrsteine 18, d. h. zum Reversieren des Überrollbügels, wird der Schieber 17 manuell nach unten gedrückt, bis die Arme 18 jeweils in den Hinter-

schnitt 17b einrasten. Durch die Schrägen 17a werden dabei die Nasen oder Arme 18 nach außen in Pfeilrichtung geschoben. Dadurch kommen die Sperrsteine 15 außer Eingriff mit den Rastnasen 10a und die Verriegelung ist für die Durchführung der Reversierung aufgehoben.

[0057] Jetzt kann der Überrollbügel 2 manuell mit beiden Händen (die Entriegelung ist durch den Hinterschnitt in Selbsthaltung) eingeschoben werden. Erreicht er zusammen mit dem Schieber 17 die untere Position, vorgegeben durch den in Fig. 6 symbolisch dargestellten Anschlag 22, wird durch die Einschiebbewegung der Schieber 17 als Reaktion nach oben geschoben. Die Arme 18 springen dabei aus den Hinterschnitten 17b und die Sperrsteine verriegeln wieder den Überrollbügel.

[0058] Ein Anschlag 21 im Gehäuse begrenzt die Aufstellbewegung des Überrollbügels, sobald der Anschlag an der Unterseite des Führungskörpers 9 der Rastsäule 10 anschlägt (Fig. 2).

Patentansprüche

1. Überrollsitzsystem für Kraftfahrzeuge, mit einem geführten Überrollkörper (1), der im Normalzustand gegen die Kraft von mindestens einer vorgespannten Antriebs-Druckfeder (8) durch eine Haltevorrichtung (5, 7) in einer unteren, eingefahrenen Ruhelage haltbar ist, und unter Lösen der Haltevorrichtung durch die Federkraft der Antriebs-Druckfeder (8) in eine obere, schützende Stellung bringbar ist, und einer Verriegelungseinrichtung für das Verriegeln des Überrollkörpers (1) in der oberen Stellung, bestehend aus zwei Verriegelungskomponenten, von denen eine fahrzeugfest angebracht und die andere mit dem Überrollkörper (1) verbunden ist, und die Rastelemente besitzen, die in der ausgefahrenen Stellung des Überrollkörpers (1) im verriegelnden Wirkeingriff stehen, wobei an zwei, quer zur Verfahrrichtung des Überrollkörpers (1) beabstandeten, Stellen des Überrollkörpers (1) leistenartige Rastelemente (10a) vorgesehen sind, die sich in Verfahrrichtung des Überrollkörpers (1) erstrecken, und eine Komponente der Verriegelungseinrichtung bilden, dadurch gekennzeichnet, daß an jeder beabstandeten Stelle des Überrollkörpers (1) jeweils mindestens ein Paar gegenüberliegender, leistenartiger Rastelemente (10a) vorgesehen ist, und daß die zweite Komponente der Verriegelungseinrichtung an jeder besagten Stelle des Überrollbügels durch mindestens ein Paar von Sperrsteinen (15) gebildet ist, die gegenüberliegend irgendeinem Gehäuse (14) in Front zu den zugeordneten leistenartigen Rastelementen (10a) gegen die Kraft einer Feder (16) radial verschiebbar gehalten sind und mindestens eine Rastnase für den verriegelnden Wirkeingriff mit dem zugeordneten leistenartigen Rastelement (10a) besitzen.
2. Überrollsitzsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß jeder Sperrstein (15) zwei Rastnasen hat.
3. Überrollsitzsystem nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Rastnasen an der unteren Kontaktfläche eine Schräge, vorzugsweise im Bereich von 3°–5°, aufweisen.
4. Überrollsitzsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die die Sperrsteine (15) radial vorspannenden Federn (16) durch Blattfedern gebildet sind.
5. Überrollsitzsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die leistenartigen Rastelemente (10a) an einem fahrzeugfesten Führungskörper (9) befestigt sind.

teil (10) des Überrollkörpers (1) vorgesehen sind und die Gehäuse (14) mit den Sperrsteinen (15) am Überrollkörper (1) angebracht sind.

6. Überrollsitzsystem nach Anspruch 5, mit einem rohrförmigen Überrollbügel (2), bestehend aus zwei parallelen Schenkelrohren (3, 4) und einem diese verbindenden Basischenkel (2a–2c), dadurch gekennzeichnet, daß das Führungsteil für jedes Schenkelrohr (3, 4) eine Rastsäule (10) ist, die am Fahrzeughoden (12) befestigt ist, im oberen Bereich an zwei gegenüberliegenden Stellen jeweils leistenartige Rastelemente (10a) aufweist und kopfseitig einen Führungskörper (9) für das zugehörige, die Rastsäule umfassende Schenkelrohr (3, 4) besitzt, der zugleich die Abstützung für das untere Ende der Antriebs-Druckfeder (8) bildet, deren oberes Ende sich an einem Gegenlager im Schenkelrohr (3, 4) abstützt, und daß das Gehäuse (14) mit den Sperrsteinen (15) jeweils am offenen Ende des zugehörigen Schenkelrohrs (3, 4) angebracht ist.

7. Überrollsitzsystem nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß in dem Gehäuse (14) ein Anschlag (21) ausgebildet ist, der einen Gegenanschlag für den Führungskörper (9) bildet.

8. Überrollsitzsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Sperrsteine (15) aus dem Gehäuse (14) herausragende Nasen (18) besitzen, über die die Sperrsteine (15) mittels eines entriegelnden Schiebers (17) manuell außer Wirkung gebracht werden können.

9. Überrollsitzsystem nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß der Schieber (17) im Bereich der Sperrsteine (15) Schrägen (17a) und an der oberen, breiten Basis Hinterschnitte (17b) für ein Einrasten der Nasen (18) besitzt.

10. Überrollsitzsystem nach einem der Ansprüche 6 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß der rohrförmige Überrollbügel (2) so ausgebildet ist, daß er zwei nebeneinander liegende Fahrzeugsitze überspannt und die Rastsäulen (10) entsprechend beabstandet am Fahrzeughoden (12) angebracht sind.

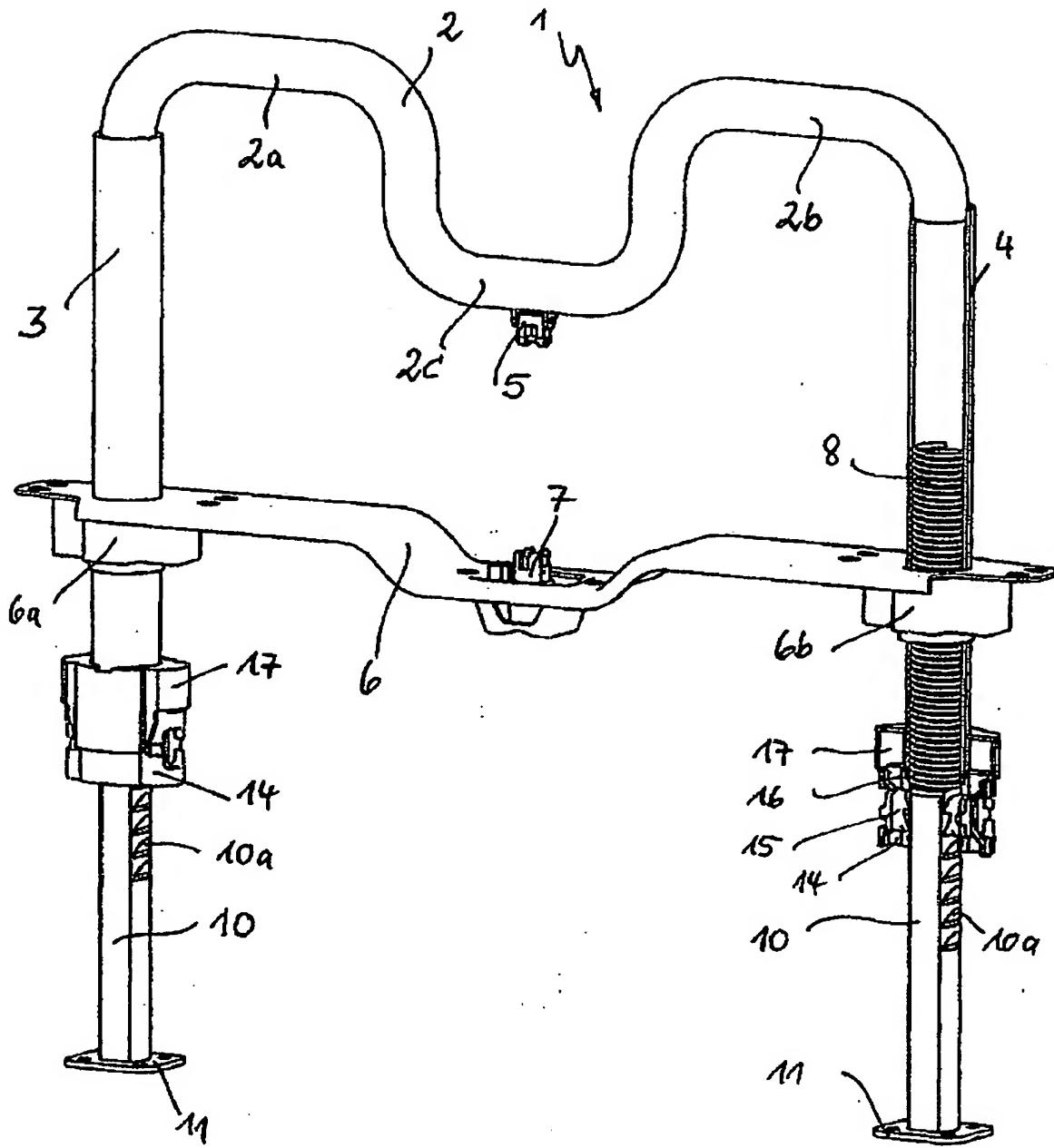
11. Überrollsitzsystem nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß eine die Bügelbreite überspannende, fahrzeugfest angebrachte, Traverse (6) vorgesehen ist, die jeweils einen Führungsblock (6a, 6b) für die geführte Aufnahme des zugehörigen Schenkelrohrs (3, 4) aufweist.

12. Überrollsitzsystem nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, daß an der Traverse (6) ein sensorgesteuertes Auslösesystem (7) und an einem mittig abgesenkten Abschnitt (2c) des Überrollbügels (2) ein Halteglied (5) angebracht ist, das in lösbarer Weise mit dem Auslösesystem (7) verbunden ist.

Hierzu 4 Seite(n) Zeichnungen

- Leerseite -

FIG. 1



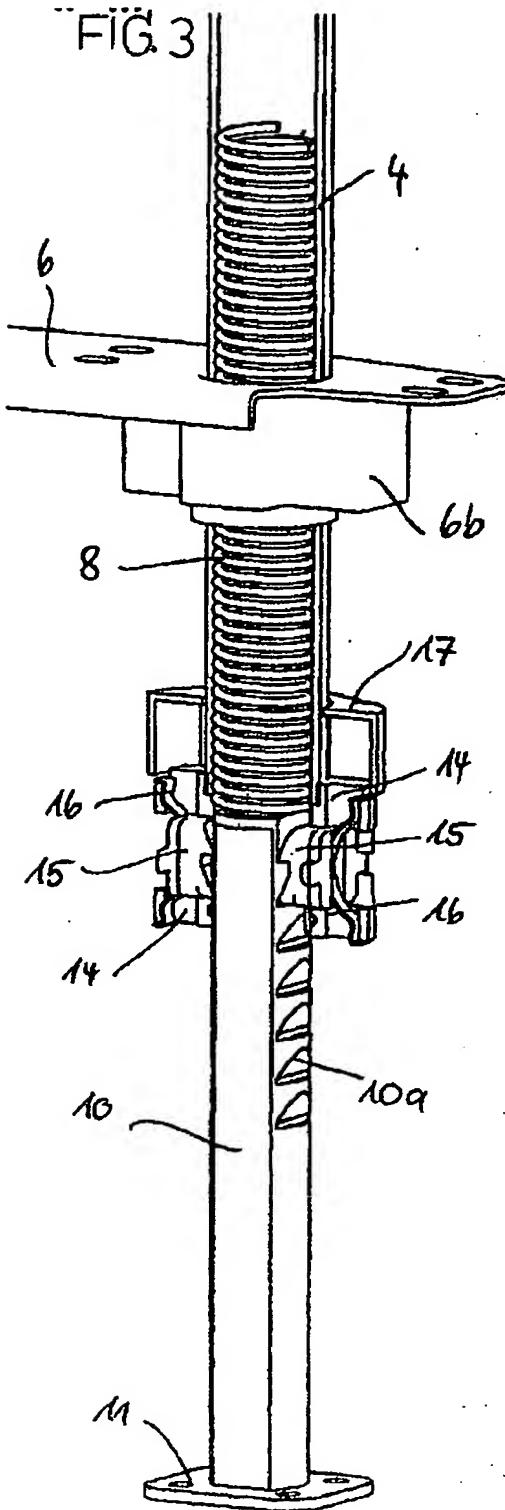
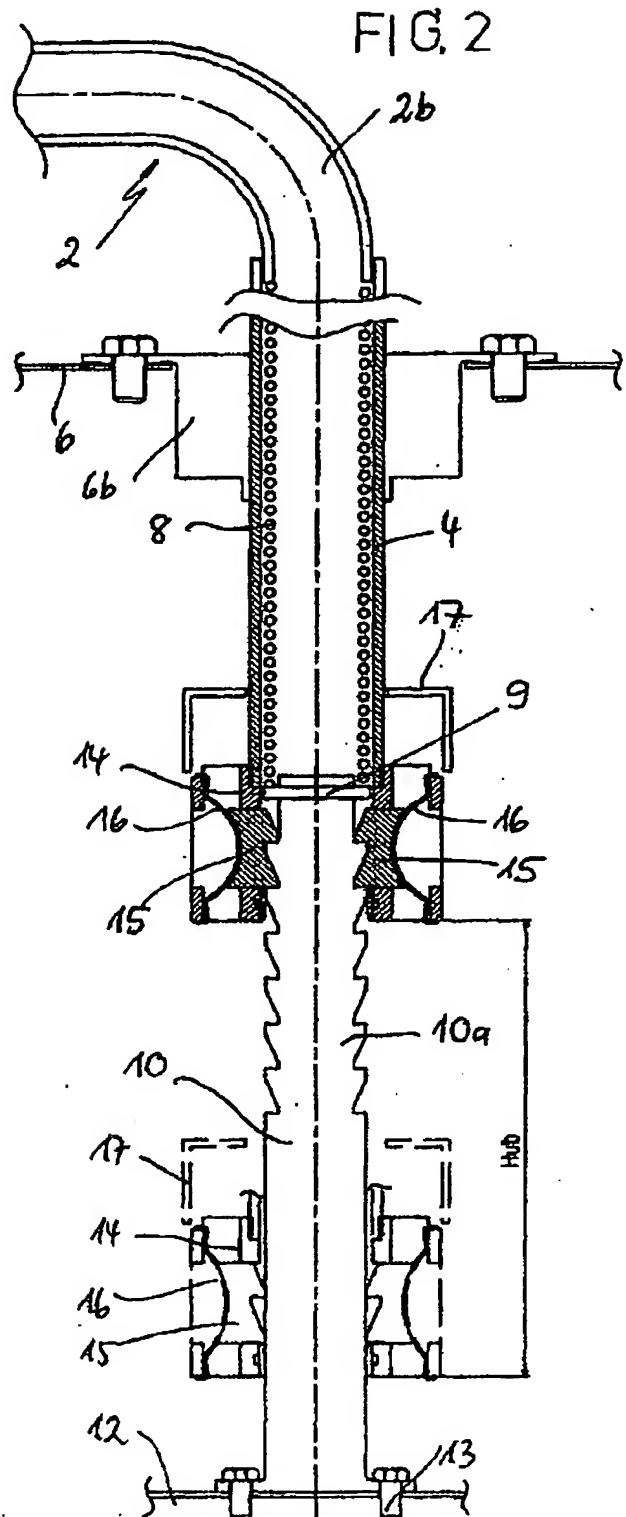


FIG. 4

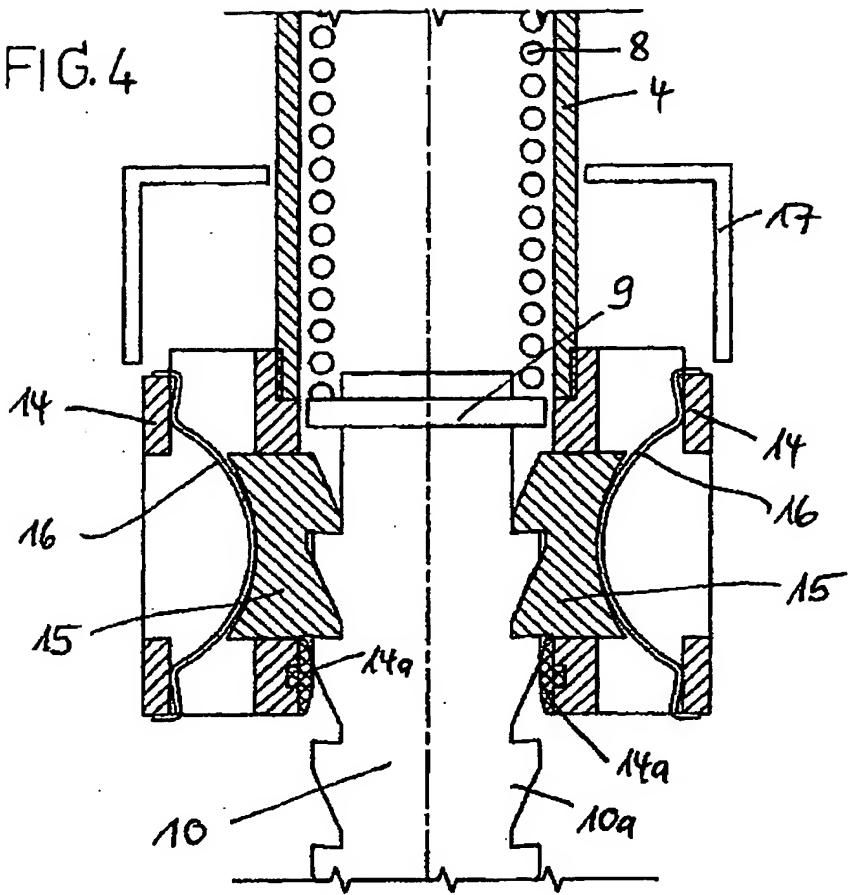


FIG. 5

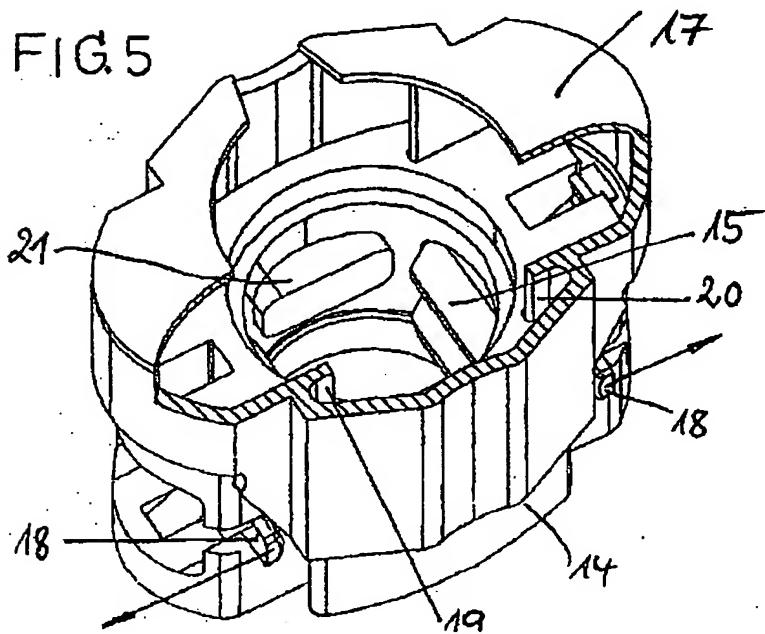
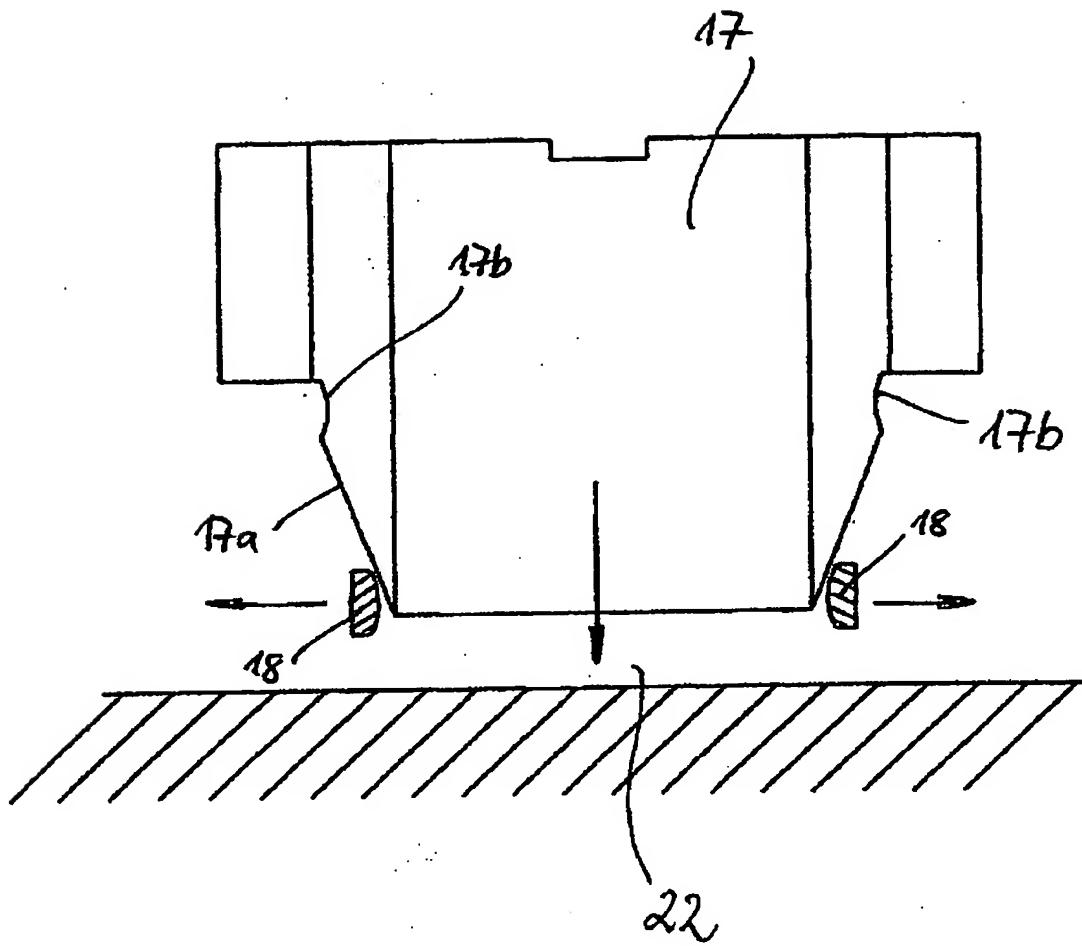


FIG. 6



**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant:

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- BLACK BORDERS**
- IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- FADED TEXT OR DRAWING**
- BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- SKEWED/SLANTED IMAGES**
- COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- GRAY SCALE DOCUMENTS**
- LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.